Video Land Games
VIA RISMONDO, 4 - TRIESTE Tel. 040.369993

GRAN PREMIO DEL CANADA La nuova F2002 ha caratteristiche che ben si attagliano al tracciato. Unica incognita le gomme

Montreal, circuito su misura per la Ferrari

Le due «rosse» sembrano imbattibili: le avversarie McLaren e Williams già rassegnate

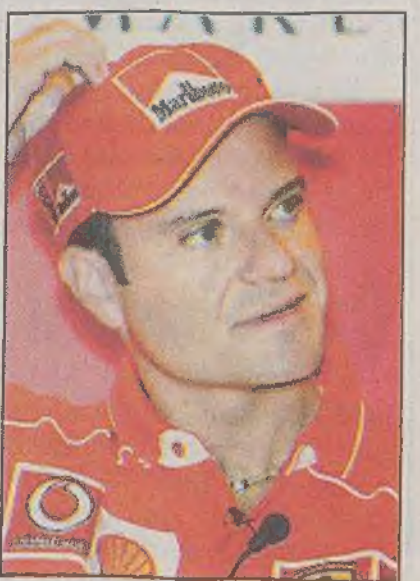
MONTREAL La famiglia Schumacher ha posto il proprio sigillo a quattro degli ultimi cinque Gp del Canada, lasciando spazio soltanto per un temporaneo exploit di Mika Hakkinen.

Domani si torna a correre nel Québec, e la circostanza non concede illusioni di sorta. Se La Bridgestone fornirà alla Ferrari coperture quantomeno dignitose, la partita si potrebbe chiuderà già in qualifica.

Stagione già da archiviare? La domanda se la sono posta per primi i due top team che, sulla carta, dovevano contendere alla Ferrari il mondiale 2002. E la risposta non si è fatta attendere: la McLaren dopo Montecarlo ha ribadito con schietto pragmatismo di avere già iniziato a lavorare per la prossima stagione, mentre la Williams, abituata a risolvere in corsa problemi anche seri, si è decisa a varare un piano d'emergenza per mettere in campo una monoposto evoluzione entro luglio.

In entrambi i casi l'analisi sull'attuale situazione non si discosta dalla classifica iridata: a parere di Ron Dennis e Frank Williams questo doppio mondiale (piloti e costruttori) la Ferrari lo può soltanto perdere. Ma nessuno sprecherebbe su questa ipotesi un centesimo di euro.

Usciti dal toboga del Principato, dove i sorpassi sono fisicamente impossibili, la F1 si riaffaccia su un altro circuito cittadino, ma dalle caratteristiche totalmente anomale, rispetto a Monaco. Disegnato seguendo le curve naturali dell'isola di Notre-Dame, il Gilles Villeneuve è sicuramente una pista pericolosa, grazie ai muretti che negli anni nessuno è riuscito a sostituire con barriere meno devastanti e a una velocità di punta che supera i 330 km orari.

La F2002 su una pista di questo tipo non dovrebbe avere seri problemi nel ristabilire le distanze con una concorrenza costantemente in affanno, in grado di emergere soltanto in situazioni particolari.

Rubens Barrichello

L'interesse in questo Gp, e per l'attuale F1, viene quindi dirottato su elementi trasversali: la capacità di alcuni piloti, David Coulthard e Juan Pablo Montoya, in particolare, di ribaltare situazioni tecniche penalizzanti gettando in pista una overdose di talento. E, a seguire, la drammatica situazione finanziaria che stanno vivendo alcuni team, Minardi in testa.

Montreal, nel primo caso, difficilmente regalerà chance di qualche spessore al carneade di turno: su questa pista per emergere servono tosta cavalleria e un telaio che assorba con noncuranza i repentini cambi di direzione imposti da una serie di curve piuttosto aggrovigliata. Senza dimenticare le gomme, anche in questo caso condizionate dal meteo e dallo stato (pessimo) dell'asfalto. Il mix garantito da Maranello continuerà a fare da differenza.

Musica diversa all'interno dei piccoli team, da tempo in difficoltà economiche, e ormai costretti (Jordan, Arrows, Minardi, ecc.) a licenziare centinaia di tecnici nel disperato tentativo di rimanere a galla ed evitare il fallimento. Il disastro, sotto il profilo dei costi di gestione, è stato innescato dall'introduzione dell'elettronica globale: costa milioni di dollari soltanto il pacchetto della gestione computerizzata del motore.

Mosley ed Ecclestone se ne sono fregati, l'anno scorso, quando si erano previsti questo tipo di guasti. Negli Usa, per evitare costi proibitivi, in formula Cart hanno proibito non solo l'elettronica spinta ma anche l'uso di materiali spaziali per telai e motori. Lì i Ganassi di turno fanno i soldi, in F1 si portano i libri in tribunale.

Riccardo Roccato

Momenti di gloria per la Ferrari che qui festeggia sul podio dopo una delle tante doppiette: Rubens Barrichello e Michael Schumacher portano in trionfo il grande capo Jean Todt. Una scena che potrebbe anche ripetersi domani nel Gp del Canada dove le «rosse» partono naturalmente con i favori del pronostico. Sono le macchine da battere.

Il pilota tedesco sbanda e rischia di finire fuori strada nelle prove libere di ieri, Barrichello solo ottavo. Va forte il colombiano Montoya

Coulthard il più veloce, uno Schumacher da brivido

MONTREAL David Coulthard non si ferma più. O almeno così pare. Il trentunenne scozzese, nella seconda sessione di prove libere del Gran Premio del Canada, mette la sua McLaren davanti alla concorrenza e si propone come indiziato numero uno per la caccia alla pole dell'ottava prova del Mondiale di Formula 1. Con il tempo di 1'15»407, Coulthard ha preceduto di 136 millesimi il colombiano Juan Pablo Montoya su Williams e la Rossa di Michael Schumacher, sul podio virtuale con un ritardo di 381 millesimi e primo dei piloti che montano pneumatici Bridgestone. Già, perché la lotta sull'asfalto nordamericano vivrà scintille anche perché c'è da stabilire la superiorità di una griffe di gomme sull'altra. E, al momento, la spunta proprio la Michelin, che pone cinque suoi alfieri nelle prime sei posizioni.

Un vero dominio, che già oggi però potrebbe terminare. Continuando a scorrere i tempi delle prove libere, quarta si piazza la freccia d'argento di Raikkonen, quinta la Williams di Ralf, che concede 611 millesimi al primo nonostante qui sia il campione in carica. Nella retroguardia, invece, Rubens Barrichello: ottavo a oltre un secondo da Coulthard. Nono l'idolo di casa Villeneuve, male i nostri: dodicesima la Jordan di Fisichella, addirittura ventunesima la Renault di Trulli. Le Ferrari, su un tracciato che ha fatto segnare anche 35 gradi per il gran caldo, ha messo in cascina oltre quaranta giri, perdendo un po' di smalto solo nella seconda sessione delle libere.

Nella prima, infatti, le Rosse si erano messe alle spalle Fisichella e lo stesso Coulthard, con Schumi che accusava un «contatto» da brividi all'uscita della chicane prima del traguardo che però non destava preoccupazioni. In casa Ferrari, naturalmente, vige l'ottimismo.

Un collaudatore slovacco per il rilancio della Minardi

MONTREAL Jirko Malcharek, pilota slovacco di 36 anni, è il nuovo collaudatore della Minardi. La decisione, spiega una nota del team faentino, è stata presa in seguito all' esito favorevole del test che il pilota ha svolto sulla pista di Vairano la settimana scorsa.

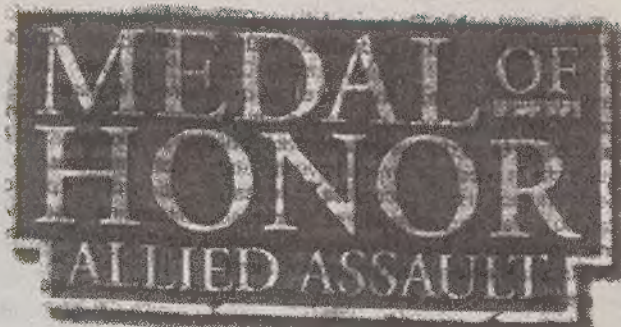
Malcharek è stato inserito nella scuderia di Faenza grazie all'intervento del team Gp Racing attualmente iscritto al campionato europeo di F3000, con il quale aveva fatto un precedente test. Il pilota di Bratislava ha disputato in passato gare di Touring Car, Porsche Supercup e il campionato Fia Gt.

«Kl Minardi Asiatech è lieta di aver assegnato a Jirko l'incarico di assistere la squadra nelle prove di aerodinamica - ha detto il fondatore del team, Gian Carlo Minardi -. Ha dimostrato di dedicarsi totalmente a questo ruolo e ha impressionato favorevolmente gli ingegneri della squadra con il suo feedback tecnico durante il test a Vairano. Il vantaggio in più è che la sua altezza, il peso e la corporatura sono simili a quelli di Mark Webber. Siamo impazienti di vederlo lavorare con noi».

IN TIVÙ

MONTREAL Orari serali, causa fuso orario, per il Gran premio del Canada in televisione. Le prove ufficiali oggi saranno trasmesse in diretta da Raidue, a partire dalle ore 19. Domenica il warm-up dalle 14.30 su Raiuno, che trasmetterà anche la gara dalle 18.50.

Queste le quote Snai per il vincitore del Gran premio: Michael Schumacher 1,40, Barrichello 3,50, Montoya e Ralf Schumacher 6, Coulthard 16, Raikkonen 25, Heidfeld e Trulli 50 a quote superiori tuti gli altri. Le quote sono comunque soggette a variazioni.

FORMULA 1 WORLD CHAMPIONSHIP

GRAN PREMIO DEL CANADA Jacques Villeneuve non sarà simpatico e popolare come lo era Gilles ma è già un fuoriclasse

Gli eredi del volante, più forti di papà

Ma anche i figli di Lauda, Piquet e Scheckter sognano a occhi aperti la Formula Uno

MONTREAL È destino di molti figli fare lo stesso lavoro del padre e, quando capita che papà è un eroico pilota di veloci auto da corsa, diventa anche sogno di tanti bambini.

Realizzare questo desiderio però non è facile e di solito la seconda generazione non ripete i risultati della precedente.

L'esempio migliore di pargolo che supera il genitore resta quello di Jacques Villeneuve, che non avrà popolarità e simpatia di Gilles ma in carriera ha già conquistato negli Usa il titolo di Formula Cart e la 500 Miglia di Indianapolis nel 1995 e il mondiale di F1 due anni dopo, con 11 successi nei Gp, quasi il doppio dei sei di papà.

Più indietro nella storia, manca l'unità di misura per comparare leggende come Antonio e Alberto Ascari. Un cognome importante di solito aiuta nelle categorie minori, ma può diventare un peso se tardano ad arrivare risultati in linea con il blasone familiare. Comunque in questo momento ci sono almeno quattro figli celebri che cercano di ripercorrere la strada del canadese della Bar-Honda.

Thomas e Toby Scheckter sperano di imitare il padre Jody, iridato con la Ferrari nel 1979. Il primo vanta per ora una breve esperienza come collaudatore della Jaguar di F1 e in questa stagione corre con il team di Eddie Cheever su una Dallara-Nissan. Due domeniche fa ha rischiato di vincere la Indy500, è andato a sbattere quando era in testa.

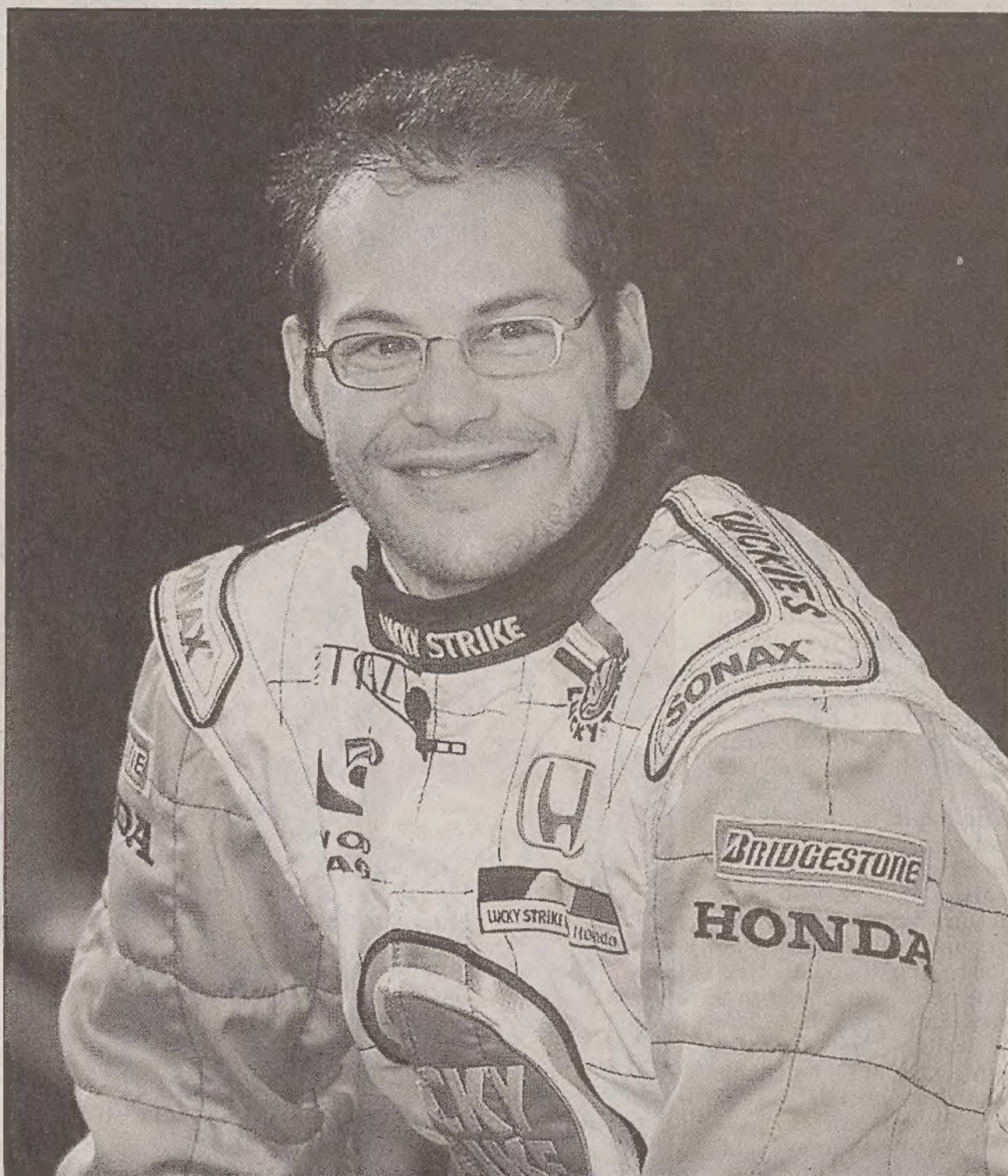
Suo fratello Toby gareggia nella serie Ascar, campionato con vetture prototipo che a vederle sembrano di serie, sugli ovali di Rockingham in Inghilterra e vicino Dresda in Germania. Niki Lauda più di una volta in passato ha detto di non desiderare per i figli, Lukas e Mathias, una carriera da piloti. Nel '98 a Barcellona aveva fatto provare a tutti e due una F1, ma era la McLaren biposto con papà al volante.

Ora però l'austriaco si è dovuto rassegnare all'idea di vedere in pista Mathias, che il 12 maggio ha debuttato senza troppa fortuna in Formula Nissan, monomarca spagnolo paragonabile alla F3. Nella stessa categoria c'è Gelete Nieto, figlio del pluri-iridato delle moto Miguel Angel.

Ma il più promettente di tutti, è forse Nelson Angelo Piquet, che del padre ha anche il nome di battesimo e il pieno appoggio per la sua carriera. Il sedicenne brasiliano dopo più che discreti risultati sui kart in patria, da due stagioni è protagonista nel campionato sudamericano di Formula 3, nel team di famiglia gestito dal tre volte campione del mondo con Brabham e Williams Nelson senior.

All'esordio Nelsinho è andato sul podio in cinque delle sette prove disputate, con un successo e il quinto posto finale in campionato. Nel 2002 su quattro gare ne ha vinte due più un secondo posto ed è in vetta alla classifica generale.

Il giovane Piquet ha idee molto chiare: «Nel 2003 resterò nella F3 Sudam - spiega - ma voglio partecipare anche al Gp internazionale di Macao. Poi nel 2004 sarò pronto per la Formula Uno se Dio vorrà». In chiusura, all'ultimo Gp di Monaco ha preso per la prima volta in mano un volante da F1 Hugo Hakkinen, figlio di un anno dell'ex iridato Mika. Non ha... rilasciato dichiarazioni riguardo al suo futuro, ma i candidati al titolo mondiale dal 2020 circa in poi possono cominciare a preoccuparsi.

Luca Dall'Ara

Il pilota canadese Jacques Villeneuve è forse più forte di papà Gilles.

LE ALTRE FAMIGLIE

Poca gloria, invece, per i Brabham Jr. Un discorso a parte per gli Andretti

Damon Hill, nel nome del padre

MONTREAL Sono in totale otto le famiglie che possono vantare due generazioni di piloti di Formula Uno. L'unica ad avere due campioni del mondo è la britannica casata degli Hill. Papà Graham ha trionfato nel 1962 e 1968 con Brm e Lotus-Ford.

Nel 1996, Damon è entrato nell'albo d'oro del mondiale con la Williams-Renault. Un solo titolo contro due, però Damon con meno gare disputate (115 a 176) ha centrato più successi (22 a 14) e pole position (20 a 13). Detto dei Villeneuve qui sopra, un'altra famiglia da corsa è quella dei Fittipaldi, anche se è famosa grazie ai due mondiali di Emerson e non per i 36 Gp del fratello Wilson (3 punti) e i 40 del nipote Christian (12). I Brabham hanno i tre titoli di Jack ('59, '60 e '66). I figli Gary e David hanno combinato poco con la Life (1980) e con Brabham e Simtek (1990-1994). Più bravo Geoff, che ha corso sempre negli Usa nella Cart e nell'Imsa. Gli Andretti, meritano di essere trattati a parte, quindi da citare restano alcuni piloti di secondo piano considerando solo i risultati in F1: per esempio Reg Parnell, inglese, 6 Gp fra il 1950 e il '54 con Alfa Romeo, Maserati, Ferrari, Brm e Cooper e il figlio Tim, 2 presenze con Cooper e Lotus a inizio anni '60. Ci sono poi papà Hans Stuck, tedesco classe 1900, grande campione prima della guerra, a fine carriera 3 Gp di F1 con Brm e Afm e Hans-Joachim, poca gloria nel circus (73 gare negli anni '70 su March, Brabham e Ats), tanta nelle gare di durata con due successi alla 24 Ore di Le Mans. Chiudono la griglia i belgi André e Teddy Pilette.

Il padre conta saltuarie presenze tra il 1951 e il '64 su monoposto come Lago-Talbot, Connaught, Emeryson e Scirocco, Teddy, nonostante due campionati di Formula 5000 vinti nel 1973 e 1975 si è qualificato in F1 solo nel Gp del Belgio 1974 con una Brabham.

Mario Andretti ha centrato grandi successi e ha avuto la rara soddisfazione per un pilota di correre con i propri figli. Quando Mario vinceva la 500 Miglia di Indianapolis nel 1969, Michael e Jeff avevano sette e cinque anni. Nel 1994 tutti e tre, in squadre diverse, erano impegnati sull'ovale dell'Indiana. La parte americana della carriera di Michael è paragonabile a quella del padre: 42 successi e 33 pole contro 19 e 29 di Mario che però ha vinto a Indy e soprattutto il mondiale di F1. Il tentativo di Andretti jr di passare l'oceano si è esaurito in 13 deludenti Gp su una modesta McLaren nel 1993.

Di Jeff poche tracce negli albi d'oro. Uno dei momenti più belli per la famiglia, la partecipazione insieme alla 24 Ore di Le Mans con la Courage nel 1997. Altri papà non hanno avuto le soddisfazioni di Andretti dalla prole. La figlia Vanina di Jacky Ickx ha corso la Dakar e la 24 Ore di Spa, Derek Hill e Paul Stewart sono arrivati alla Formula 3000, senza riuscire a entrare in F1 dove Phil con la Ferrari nel 1961 e Jackie ('69, '71, '73) hanno conquistato il titolo.

IN BREVE

Per l'ordine d'arrivo invertito dalla scuderia

Gp d'Austria: è stato respinto dal Tar il ricorso presentato dal Codacons sulle scommesse

ROMA Il Tar del Lazio ha respinto il ricorso con cui il Codacons chiedeva la sospensione dei pagamenti delle vincite delle scommesse di Formula 101 relative al Gp d'Austria di F1 e il rimborso dei soldi degli scommettitori «truffati».

Frattanto Max Papis continua a ottenere buoni risultati negli Usa in Formula Cart. A Milwaukee nell'ultima gara si è piazzato terzo alle spalle di Tracy e Fernandez e ora è pure terzo nella graduatoria del campionato, dietro Jourdain e Franchitti. L'unico problema di Papis ora è la crisi finanziaria che sta attraversando il suo team, il Sigma Autosport.

E doppietta Audi con Aiello: Laurent Aiello sta dominando con la Audi il campionato turismo tedesco Dtm. Grazie al doppio successo al Sachsenring, il francese ha staccato nettamente nella classifica generale il connazionale Jean Alesi, in ombra nell'ultima prova.

Bar, ritocchi alla macchina

MONTREAL Sulla pista di casa di Jacques Villeneuve, numerose novità aerodinamiche per la Bar, che paga un avvio di stagione disastroso. Il problema principale da risolvere è il sovrasterzo. Le modifiche introdotte da Geoff Willis, tecnico ex Williams, hanno superato positivamente i primi test con Panis al Paul Ricard.

E la Honda non farà debuttare a Montreal, in occasione del GP del Canada, il nuovo motore V10 per equipaggiare le Jordan. Slitta quindi alle prove del Nurburgring, il 23 giugno, il debutto della nuova e più potente versione di questo propulsore. «Dopo i test fatti nella passata settmana al circuito Paul Ricard e a Silverstone, abbiamo deciso di rodarlo con un chilometraggio più elevato» ha spiegato Shuhei Nakamoto, direttore della Honda Racing Development.

Buoni i test della Toyota

MONTREAL Test a Silverstone con quattro piloti per il team nippo-tedesco della Toyota. Oltre ai titolari Sal e McNish (il più veloce con 1'22"580, terzo tempo di questa tornata di prove private) hanno girato i collaudatori Briscoe e Sarrazin.

Arrows: poche novità sulla vettura britannica che comunque continua (anche nei test tra un Gp e l'altro) ad andare meglio della Jaguar che monta un motore Cosworth migliore del suo. La scuderia ha anche vinto la causa che le aveva intentato il pilota Jos Verstappen, per la rottura del contratto la scorsa estate.

Phoenix: l'Alta corte inglese ha bocciato definitivamente le tesi del team Phoenix, che sosteneva di aver rilevato dal tribunale fallimentare l'iscrizione della Prost al mondiale di Formula Uno, da disputare con motori Hart e i piloti Marques e Mazzacane. Resta libero quindi il posto lasciato dalla scuderia dell'ex campione del mondo.

FORMULA 1 WORLD CHAMPIONSHIP

GRAN PREMIO DEL CANADA La scuderia del Cavallino senza preoccupazioni per le prove ufficiali odierne

Ferrari, Monaco resta solo un episodio

Grande fiducia nel clan di Todt: Schumi e Rubinho hanno la possibilità di rifarsi subito

MONTREAL La fresca vittoria monegasca della McLaren non rappresenta certo una sconfitta per la Ferrari. Il Cavallino, anzi, a Montecarlo ha confermato di valere l'attuale classifica iridata, arrendendosi alla legge di impenetrabilità dei corpi (come Barrichello ha mostrato chiaramente con la collaborazione di Raikkonen) piuttosto che agli avversari. Ma in Canada si torna su un circuito vero.

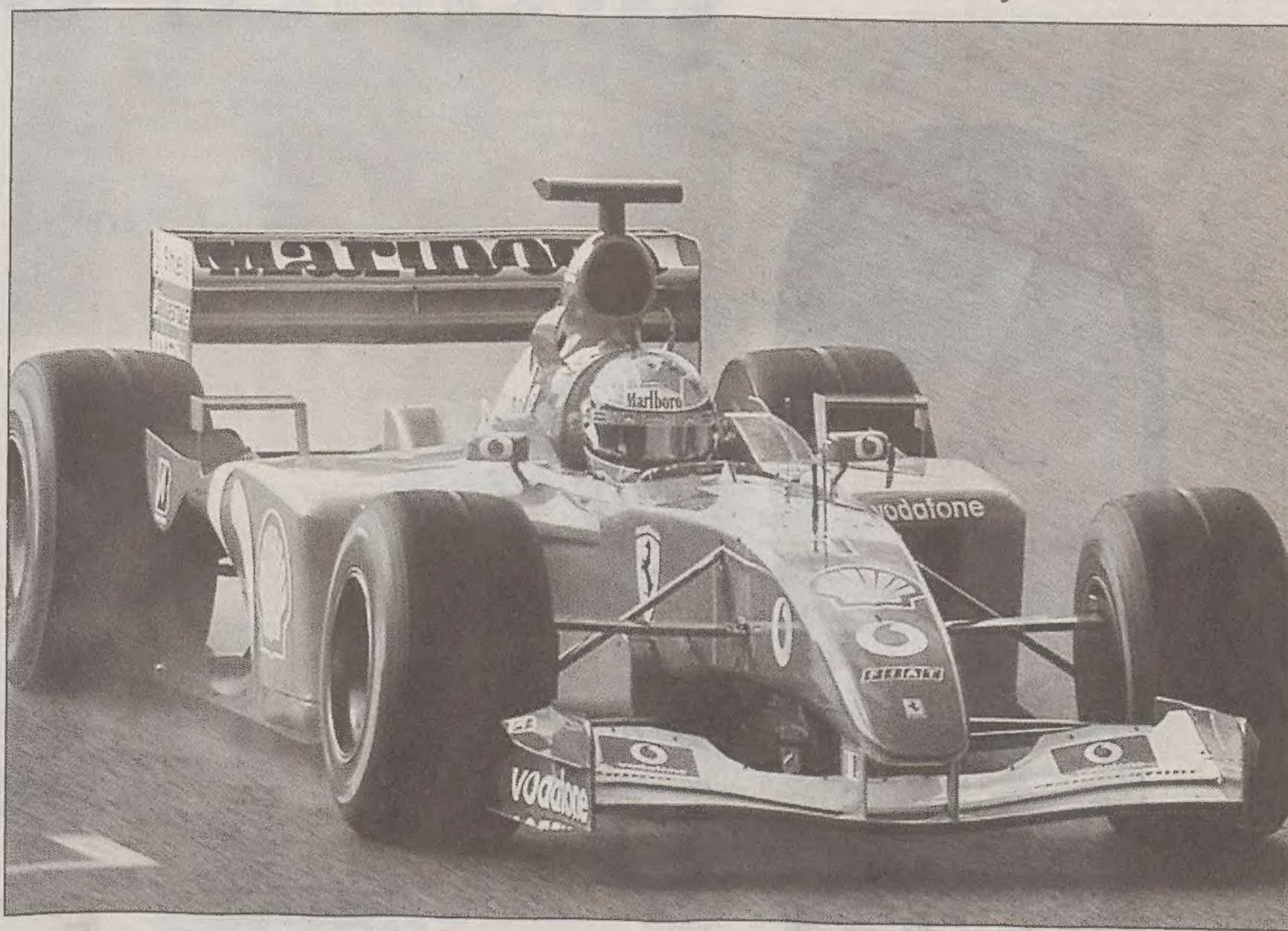
Un circuito cittadino, magari anomalo ma più «sincero» del salotto in Costa Azzurra. Il secondo posto di Schumi a Monaco non ha certamente creato gravi pensieri a Maranello, così come, del resto, nessuno in casa McLaren parla di riscossa, preferendo godersi la recente vittoria di Coulthard come la, più che probabile, sola affermazione in un'annata comunque deludente.

Rubens Barrichello spera in un buon piazzamento.

Ben altri sono i discorsi alla Ferrari, dove il traguardo diventa chiudere quanto prima i discorsi mondiali per concentrarsi con margine sulla vettura 2003 e su Barrichello. Obiettivo Montreal, dunque, dove riacciuffare quel successo sfuggito l'anno scorso a opera della sinergia Ralf-Williams-Bmw-Michelin. Quest'ultima, più delle altre componenti, si rivelò determinante sull'isola di Notre-Dame e la buona memoria dei ferraristi non ha risparmiato il recente super lavoro in collaborazione con i gommisti della Bridgestone; a Monza in particolare (la scorsa settimana), il collaudatore Luciano Burti ha macinato chilometri di test incentrati sulle coperture, valutando le temperature di ogni pneumatico grazie a un particolare lettore laser posizionato sulla monoposto; per simulare al meglio il tracciato canadese i tecnici non hanno esitato a piazzare anche delle chicane delimitate da birilli lungo il tracciato.

In contemporanea al tester brasiliano, Rubens Barrichello ha ripreso le distanze dalla concorrenza nei test di Silverstone, dove hanno girato tutti i team esclusa la Minardi. Barrichello ha lasciato Raikkonen a 1"7, ancora più indietro gli altri, Williams (che oltre a Ralf e Montoya presentava il collaudatore Genè) compresa.

Badoer ha completato l'opera girando a Silverstone e a Fiorano, dove ha deliberato le monoposto per Montreal.

Marco M. Nagliati

La nuova Ferrari F2002 pilotata da Michael Schumacher: in Canada vuole tornare a vincere.

Nuove coperture per proteggere la vettura dall'asfalto rovente

MONTREAL È in arrivo la fase calda del Mondiale. Non tanto in prospettiva di una vera riapertura nella lotta al vertice, quanto per l'avvicinarsi dei Gran premi da disputare con temperature torride. Ancora un paio di gare e poi, dall'Inghilterra (7 Luglio), ecco un'infilata di Gp da correre in condizioni climatiche estreme, quest'ultima una variabile tanto attesa dai team gommati Michelin. Ma l'alleato solleone non dovrebbe bastare a Williams e McLaren per colmare l'attuale gap tecnico, tuttavia in Ferrari hanno imparato a non fidarsi.

Come si attrezzano, dunque, nei confronti dell'estate incombente a Maranello? Mantenendo piena fiducia nelle Bridgestone e preparando una serie di novità che coinvolgeranno un po' tutta la monoposto. Silverstone, Magny Cours, Hockenheim, Hungaroring: sono queste le piste dove si raggiungeranno con più facilità i 35 gradi sull'asfalto, temperatura che rischia di diventare il tormentone dell'estate. Sopra questa barriera, infatti, sembra che i pneumatici Michelin diano il meglio di sé, trovandosi più a proprio agio rispetto alle dirette avversarie giapponesi, per contro al top sotto i 35 centigradi. Visto che

Schumacher protetto dalla pioggia da un tecnico.

Gli ingegneri di Maranello stanno studiando soluzioni in vista delle gare estive

Modifiche per il grande caldo

da Maranello non sono ancora in grado di intervenire sui fenomeni atmosferici, i ferraristi oltre a pungolare la Bridgestone hanno già in cantiere una serie di modifiche para-Michelin che dovrebbero apparire dal prossimo Gp di Francia; si parla di interventi in diversi punti cruciali della F2002. Le forme della rossa non varieranno in modo significativo, sebbene l'aerodinamica verrà ritoccata in più punti, a cominciare dalle pance e dal profilo estrattore posteriore, così da consentire l'uso di ali ridotte in dimensioni. Il duro lavoro cui si sta sottoponendo la Bridgestone si concreterà in nuove coperture capaci di sopportare meglio le alte temperature dell'asfalto, il che comporterà anche la modifica nel disegno delle sospensioni, da adeguare alle Bridgestone che verranno. Non sarà esente da novità il motore, del quale è in cantiere un'evoluzione; l'attuale 051 è affidabile, la prossima versione punta a mantenere questa caratteristica con qualche cavallo in più.

Il Canada ha ottenuto l'inserimento nel calendario iridato di F1 nel 1967, in occasione dei festeggiamenti per i cent'anni della propria storia. Il Gp d'esordio va in scena a Mosport dove il tre volte iridato Jack Brabham, vincitore dopo l'alternanza dei top driver dell'epoca al comando, trova nella pioggia un avversario in più, variabile tradizionalmente frequente nell'appuntamento canadese.

Dal '78 è pronto a Montreal un atipico circuito cittadino, veloce ma dalla sede stradale troppo stretta in alcuni punti e per questo contestato dai piloti. È stato costruito a tempo di record sull'isola artificiale di Notre-Dame. L'esordio di Montreal nel circus coincide con il primo successo in F1 di Gilles Villeneuve che sulla pista di casa la spunta dopo aspra battaglia su Jody Scheckter, suo prossimo compagno di squadra alla Ferrari. Il canadese volante ci riprova un anno più tardi ma viene beffato da Alan Jones che concederà il bis nell'edizione successiva.

I vincitori di Montreal

Il primo vincitore
1967: J. Brabham (Brabham V8 Repco), 133,013 km/h (1)

Gli ultimi vincitori
1997: M.Schumacher (Ferrari) (2);
1998: M.Schumacher (Ferrari) (2);
1999: M.Hakkinen (Mc Laren), (2);
2000: M.Schumacher (Ferrari), (2)
2001: R.Schumacher (Williams), (3)

(1) Mosport 3,956 km
(2) Montreal 4,421 km
(3) Montreal 4,361 Km

I PRIMATI DA BATTERE

Prove
2001: M. Schumacher (Ferrari), 1'15"782

Giro più veloce in gara
2001: R. Schumacher (Williams), 1'17"205

Gara
2001: R. Schumacher (Ferrari), 1h34'31"522

Pole position 2001:
M. Schumacher (Ferrari), 1'15"782

ANSA-CENTIMETRI